

南港島線（東段） 跑馬地設站的檢討結果

引言

本文件旨在向議員簡介擬議南港島線（東段）加設跑馬地站的各個方案及檢討結果，並就施政報告內提到關於行人環境改善計劃進行研究，其中包括就建造地下行人隧道連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道進行可行性研究。

背景

2. 我們在去年五月二十日的灣仔區議會會議上，向議員簡介南港島線（東段）的規劃情況，當中包括港鐵公司就跑馬地區內或馬場附近設置港鐵車站的可行性研究，方案及其檢討結果。港鐵公司的方案檢討報告內，就跑馬地區內可否設站一事，考慮了四個設站地點的方案，即方案一在鳳輝台附近、方案二在跑馬地電車總站附近、方案三在馬場中央草場、以及方案四在馬場公眾看台毗鄰地方。

檢討結果

3. 根據港鐵公司的可行性研究報告顯示，若在跑馬地馬場附近設置車站的四個方案，所需之額外建造費用將會高達 16 億元至 28 億元（按二零零六年一月價格計算）之間。而項目的完工日期亦因此延長 10 個月至 31 個月不等，詳情於下表概述：

	方案	相對於原建議方案的額外項目造價 (以二零零六年一月價格計算)	隧道段增加的長度	延長項目竣工時間
1.	鳳輝台附近	16 億港元	1.5 公里	10 個月
2.	跑馬地 電車總站	24 億港元	2.4 公里	23 個月
3.	馬場內	28 億港元	2.5 公里	11 個月
4.	馬場看台公眾 入口旁	21 億港元	1.5 公里	31 個月

4. 由南區經跑馬地前往金鐘的行車時間，會增加兩至四分鐘，降低了項目的經濟效益。由於跑馬地站服務範圍的人口不多(約 19 000 人)，每日使用的乘客估計不足 10 000 人次。我們亦參考養和醫院所提供的數據，包括在二零零七年內在該院的住院人數及其探病親友，但認為當中大部分使用者會在非繁忙時段進出醫院。因此，養和醫院使用者數量未足夠成為支持在跑馬地設置車站的理據。

5. 我們認為四個方案在技術上雖然是可行的，但存在極大的難度，於建造期間，會對跑馬地電車站一帶的交通，帶來相當的影響。如在跑馬地設置車站，金鐘至南區長達 3 公里的鐵路隧道，將需要延長大約 50%至 80%。設站會令南港島線(東段)項目的成本大幅增加，而更重要的是行車時間需要延長，嚴重影響到該項目的運輸及經濟效益。

6. 由於鐵路隧道長度有所增加，額外的挖掘工程會令建築期延長，並不符合大部分市民對南港島線(東段)盡早完成的期望，施政報告亦以二零一五年完工為目標。

7. 在平衡各因素後，我們得出的結論是在南港島線（東段）的項目設置跑馬地站的好處未及其會帶來負面的影響，我們認為在南港島線（東段）設置跑馬地站未有足夠理據，因此我們不建議於跑馬地加設車站。

8. 跑馬地現時面對的交通問題，並非單是來自跑馬地本區，而是涉及灣仔至中環一帶的交通問題。政府現時積極研究盡快進行中環至灣仔繞道工程，從而改善灣仔、銅鑼灣及跑馬地各區的交通，如法定及撥款程序順利，我們預計在二零零九年底開始施工，二零一七年完成。

行人環境改善計劃

9. 在去年立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會諮詢期間，有議員建議研究使用行人隧道系統連接銅鑼灣及跑馬地，以方便市民在交通擠塞的時段內有多一項選擇。在二零零八至零九年的施政報告內，我們表示會繼續實行人環境改善計劃，以減少人車爭路的情況及改善路邊空氣質素。我們會重點研究如何改善較繁忙地區的人流，並會考慮利用不同方案，如加建行人隧道以改善行人的步行環境。由於在賽馬日及假日有很多行人從銅鑼灣往來跑馬地，在紀利華木球會前橫過禮頓道以及在時代廣場附近橫過波斯富街之行人數量頗多。如能建造地下行人隧道連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道，長遠而言這項計劃可改善灣仔/跑馬地各路口的交通情況，減少附近的擠塞。就此，運輸署將就以上項目於今年三月開始進行為期十二個月的顧問研究。

10. 在研究行人環境改善計劃時，運輸署會考慮當地的交通需要、發展情況、地理條件、行人過路模式、行人流量、現有路面過路設施等因素，路政署亦會就計劃的技術可行性提供意見，從而制訂出最理想的方案。在研究的過程中，我們會適時地向區議會匯報及諮詢。

11. 根據目前的計劃，我們希望南港島線（東段）可於二零一一年動工，並不遲於二零一五年投入服務。

12. 請議員備悉有關南港島線（東段）於跑馬地設站的方案研究檢討結果，以及在行人改善環境計劃中，研究興建行人隧道連接銅鑼灣中心區域和跑馬地交界的繁忙街道的可行性。

運輸及房屋局
二零零九年一月